Deutscher Bundestag **Drucksache 18/8444**

18. Wahlperiode 10.05.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Krischer, Harald Ebner, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Renate Künast, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Fragen zum Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen"

Knapp sieben Monate nach Bekanntwerden des größten Dieselabgas-Skandals in der Geschichte hat die Bundesregierung den „Bericht der Untersuchungskommission Volkswagen" der Öffentlichkeit vorgelegt. Doch nach Ansicht der Fragesteller lässt dieser Bericht weitere elementare Fragen für Verbraucherinnen und Verbraucher, Experten und Politik zur Aufklärung des Dieselabgas-Skandals offen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann und von wem hat die Untersuchungskommission den Auftrag erhalten, neben VW-Dieselfahrzeugtypen auch andere Hersteller zu untersuchen?
2. Gab es für die zuständige Behörde die Möglichkeit, unabhängig von der bei CoP und ISC vorgeschriebenen Prüfung gemäß Typ 1 im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) auf dem Rollenprüfstand variierende Tests durchzuführen, und wurden jemals bei CoP und ISC versuchsweise NEFZ-Tests bei geänderten Bedingungen durchgeführt, um zu erfassen, in welcher Weise sich Verbrauch und Abgasverhalten verändern (nach Angaben der Bundesregierung ermöglichen „auf dem Rollenprüfstand durchgeführte NEFZ-Prüfungen bei 10 °C Umgebungstemperatur einen Erkenntnisgewinn der Außentemperatureinflüsse unter Laborbedingungen")?
3. Welche „Technischen Dienste" (siehe Bericht der Untersuchungskommission, S.14) wurden von Seiten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) für die Messungen beauftragt?
4. Weshalb wurde kein Prüfzyklus unter 10 °C im Rahmen der Nachmessungen durchgeführt, vor dem Hintergrund, dass die Umgebungstemperatur in Deutschland in den Wintermonaten kontinuierlich darunter liegt?
5. Welche drei Fahrzeuge zeigten bei der Eingangsmessung „Erhöhungen von weniger als 10 Prozent" (siehe Bericht der Untersuchungskommission S. 18)?
6. Wie viele Gespräche wurden vom KBA, von der Untersuchungskommission, und in erforderlichen Fällen, vom KBA gemeinsam mit dem wissenschaftlichen Gutachter mit den betroffenen Herstellern mit dem Ziel geführt, zu klären, ob es sich um Abschalteinrichtungen aus Gründen des Motorschutzes handelt?

7. In welchem Zeitraum fanden nach Abschluss der Messungen Gespräche mit Herstellern statt, deren Fahrzeuge deutlich und unerklärlich erhöhte Messwerte aufwiesen, wie viele Gespräche wurden mit Herstellern geführt, und welche Fragen wurden hierbei erörtert?
8. Welche Hersteller (bitte unter Angabe der Anzahl und Inhalt des Treffens und Teilnehmer) wurden aufgrund der hohen Stickoxid-Messwerte (NO_X) in der dritten Zone zu Gesprächen eingeladen?
9. Weshalb hat die Bundesregierung nur 53 Modelle testen lassen (bitte begründen, weshalb genau diese), und wird sie in naher Zukunft die Prüfung auf alle Dieselmodelle ausweiten, falls ja in welchem Zeithorizont, und falls nein, warum nicht?
10. Nach welchen Kriterien wurden diese 53 Fahrzeugmodelle ausgewählt?
11. Wurden diese 53 Fahrzeugmodelle in Deutschland vom KBA typengenehmigt?
12. In welchen Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) wurden welche Dieselmodelle der Abgasnorm Euro 5 und Euro 6 typengenehmigt (bitte für alle Modelle auflisten)?
13. Wann geht die Bundesregierung von einer Klärung durch die zuständigen Genehmigungsbehörden aus, „ob diese Erhöhungen auf eine unzulässige Abschalteinrichtung hinweisen“ (siehe Bericht der Untersuchungskommission S. 119), und welche Schritte wird sie diesbezüglich selbst unternehmen?
14. Welche konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung unternehmen, damit „diese realen Betriebsbedingungen vollständig im Labor nachzubilden“ (siehe Bericht der Untersuchungskommission S. 122) sind, und in welchem Zeitrahmen soll dies geschehen?
15. Welche konkreten Schritte hat die Bundesregierung für die nach Ansicht der Untersuchungskommission erforderlichen Schritte auf EU-Ebene zur Offenlegung der Software, Nachprüfungen und Überwachung, Typengenehmigungsvorschriften sowie Anwendbarkeit der Vorschriften unternommen (bitte nach Maßnahme und Gremium aufschlüsseln, wo sie sich dafür eingesetzt hat)?
16. In welchem Zeitraum will sich die Bundesregierung für die nach Ansicht der Untersuchungskommission notwendigen Maßnahmen auf nationaler Ebene einsetzen?
17. Wie sehen die „mithin auch für die Beteiligten günstigen Umstände [aus, die] zu berücksichtigen“ sind (siehe Bericht der Untersuchungskommission S. 123)?
18. Wie rechtfertigt die Bundesregierung die Mitwirkung der Automobilkonzerne als „Sollbestimmung“ (siehe Bericht der Untersuchungskommission S. 123) vor dem Hintergrund möglicher gesetzeswidriger Handlungen durch die Unternehmen?
19. In welchem Zeitraum wurden die insgesamt 56 Messungen an 53 Modellen von Dieselfahrzeugen der Emissionsklassen „Euro 5“ und „Euro 6“ durchgeführt, und an welchem Datum waren die technischen Messungen der Fahrzeuge abgeschlossen?
20. Von welchen Kosten geht die Bundesregierung für das Verwaltungsverfahren sowie für die Untersuchungen der VW-Fahrzeuge aus?

21. Welche Kosten sind durch die Überprüfung der 53 Modelle von Dieselfahrzeugen der Emissionsklassen „Euro 5“ und „Euro 6“ im Rahmen der Untersuchung durch das KBA entstanden, und wer trägt die Kosten dieser Untersuchungen und der Untersuchungen der freiwilligen Optimierung der Emissionskonzepte?

22. Welchen Stand der Bewertung haben die Einzelfallüberprüfungen der Abhilfemaßnahmen bei den VW-Fahrzeugen des Typs EA 189, und welche durch das KBA angezeigten Probleme konnten bislang seitens VW nicht gelöst werden, um eine Freigabe zu erreichen?

23. Was bedeutet die Aussage im Untersuchungsbericht, dass die Untersuchungen im Feld „nach derzeitigem Stand“ keine weiteren Abschalteinrichtungen erkennen lassen, die auf einer Testzykluserkennung basieren?

24. Welche Argumente für notwendigen Motorschutz hat das KBA gelten lassen, und wurden hierzu die Auffassungen anderer Sachverständiger eingeholt?

25. Wie hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine rechtliche Bewertung der Zulässigkeit vorhandener Abschalteinrichtungen vorgenommen?

26. Hat die Bundesregierung die rechtliche Prüfung der Zulässigkeit sog. Thermofenster bereits abgeschlossen, und wenn ja, durch wen ist diese Prüfung erfolgt?

27. Prüft die Bundesregierung ihre eigene Aussage im Untersuchungsbericht, wonach „Konsequenz dieser Unschärfe der europäischen Regelung“ sein könnte, „dass unter Berufung auf den Motorschutz die Verwendung von Abschalteinrichtungen letztlich stets dann gerechtfertigt werden könnte, wenn von Seiten des Fahrzeugherstellers nachvollziehbar dargestellt wird, dass ohne die Verwendung einer solchen Einrichtung dem Motor Schaden droht, sei dieser auch noch so klein“, und wenn ja, in welcher Weise?

28. Wie viele Fahrzeuge der im Untersuchungsbericht kategorisierten Gruppe I sind in Deutschland angemeldet, und wie viele davon überschreiten bei RDE-Testfahrten den NO_X-Grenzwert um den Faktor 2,1, und welches Durchschnittsalter haben diese Pkw?

29. Wie viele Fahrzeuge der im Untersuchungsbericht kategorisierten Gruppe II sind in Deutschland angemeldet, und wie viele davon überschreiten bei RDE-Testfahrten den NO_X-Grenzwert um den Faktor 2,1, und welches Durchschnittsalter haben diese Pkw?

30. Welche umweltpolitische Bewertung trifft die Bundesregierung über das Problem, dass bei einigen Fahrzeugen der sog. Gruppe II bereits bei Messungen leicht außerhalb des gesetzlich vorgeschriebenen NEFZ stark erhöhte NO_X-Werte auftreten und die Hersteller den Einsatz von Abschalteinrichtungen mit Motorschutz begründen?

31. Welche zeitlichen Fristen setzt das KBA für die freiwilligen technischen Verbesserungen auch an in Betrieb befindlichen Fahrzeugen, welche Vorgaben hinsichtlich der Emissionsminderung macht es diesbezüglich, und welche Folgen treten ein, wenn die Verbesserungen nicht die gewünschte Wirksamkeit erzielen?

32. Welche Messungen (bitte unter Angabe des Datums, Modells und Ergebnisses) gab es von Seiten der staatlichen Behörden nach Veröffentlichung des Untersuchungskommissionsberichts?

33. Konnte nach Veröffentlichung des Berichts mittlerweile bei weiteren Fahrzeugen eine unzulässige Abschalteinrichtung nachgewiesen werden, und wenn ja, bei welchen Fahrzeugen?

34. Ist der Bundesregierung die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 bekannt, in der eindeutig definiert wird, dass Abgasreinigungsanlagen „unter allen auf dem Gebiet der Europäischen Union regelmäßig anzutreffenden Umgebungsbedingungen, und insbesondere bei niedrigen Umgebungstemperaturen“ funktionieren müssen?
35. Wie kommt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund zu der Einschätzung, die Abschaltung von Abgasreinigungseinrichtungen bei Temperaturen z. B. von 10 oder 17 °C sei zulässig?
36. Wie kommt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund zu der Einschätzung, die EU müsse die Regelungen zur Abschaltung von Abgasreinigungseinrichtungen präzisieren, was normale Betriebsbedingungen seien?
37. Aus welchem Grund ergreift die Bundesregierung keine Maßnahmen gegen entsprechende Autohersteller, z. B. durch Entzug der Typengenehmigung?
38. Trifft es zu, dass die Europäische Kommission die Abschaltung von Abgasreinigungseinrichtungen bei bestimmten auf der im Gebiet der EU üblichen Außentemperaturen sehr wohl für unzulässig hält?

    Wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Berlin, den 10. Mai 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333